

5. 計画の基本的な方針と目標

5.1. 海津市公共交通の将来像

海津市の公共交通については、上位計画である「海津市第2次総合計画」をはじめとして、様々な計画で取り上げられています。一方で、公共交通政策の内容は、医療・商業・交通安全・教育・定住促進・観光・福祉・財政・建設・環境・防災など、あらゆる政策に深く影響を与えます。また、「海津市第2次総合計画」では、「協働による自主的・自律的なまちづくり」を基本目標に掲げています。

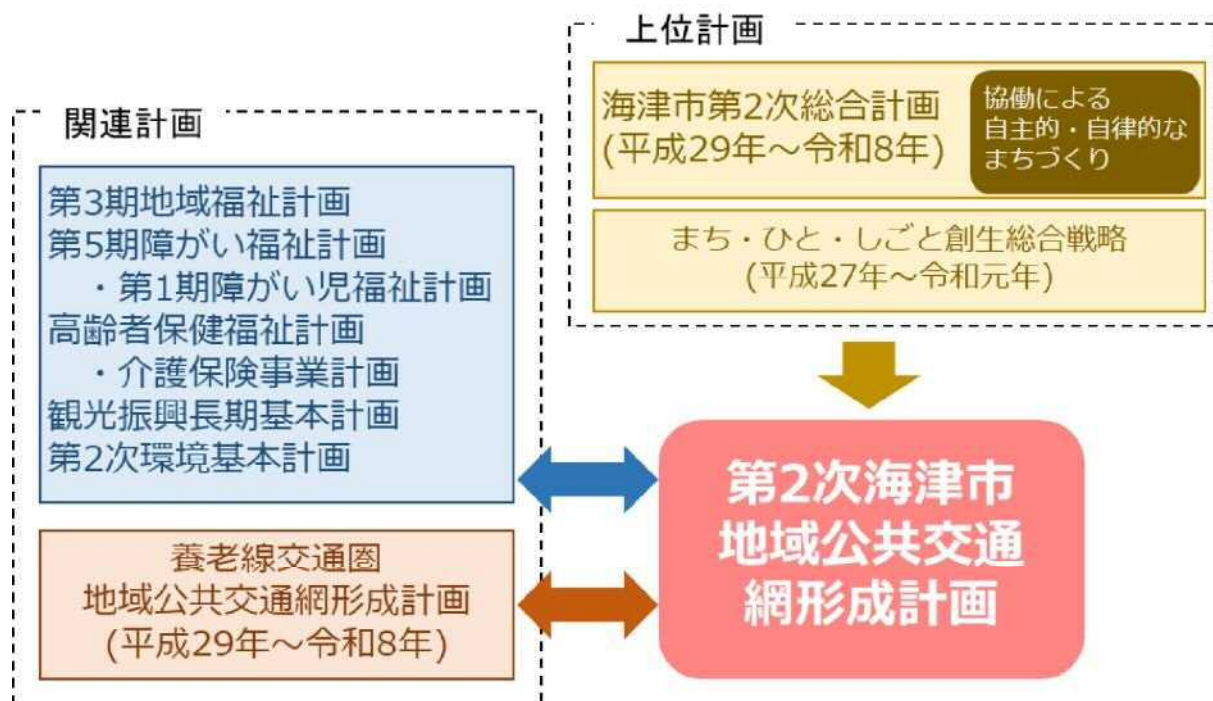


図 5-1 第2次海津市地域公共交通網形成計画の体系図

これらの点を踏まえ、海津市の公共交通網は、市民も含めた関係者が**みんな**でつくり上げることが重要です。そのため、海津市の地域公共交通が目指すべき将来像を以下のとおり定めます。

みんなでつくる、便利な公共交通網

5.2. 計画の区域

本計画の対象区域は、海津市全域とし、近隣市町とは連携を図るものとします。

5.3. 計画の期間

本計画の期間は、令和2年度～令和8年度の7年間とし、4年目の令和5年度に中間見直しをするものとします。

5.4. 計画の基本方針及び目標

本計画の基本的な方針及び目標を、以下のとおり設定します。

基本方針Ⅰ 持続可能性を考慮した公共交通網の構築

海津市民の公共交通の満足度は、現状では高いとはいえない水準です。そのため、鉄道、路線バス、その他交通手段を有機的につなぎ、移動ニーズに対応した「市民が満足する、便利な公共交通網」を構築していきます。

一方で、海津市では今後、人口減少、少子高齢化がより進展することが予想されます。厳しい財政状況の中で、市民のニーズを全て満たすことは困難です。

そのため、サービスの再構築にあたっては、海津市と近隣都市とを結び、「利用者数が多くてあらゆる目的で利用できる、誰もが便利な交通手段」と「特定の目的・対象者にとって便利な交通手段」に分類し、より効率的なサービスを提供するため、海津市公共交通網の再構築を目指します。

さらに、積極的に公共交通を利用していただくために、公共交通の各種情報提供の充実を図ります。

目標Ⅰ 各交通機関の利便性、効率性及び満足度向上

数値目標Ⅰ-1 養老鉄道利用者数

数値目標Ⅰ-2 都市間連絡バス利用者数

数値目標Ⅰ-3 その他公共交通利用者数

数値目標Ⅰ-4 市民1人あたりの財政支出額

数値目標Ⅰ-5 公共交通利用者1人あたりの財政支出額

数値目標Ⅰ-6 海津市公共交通全体の満足度

基本方針Ⅱ 関係者の協働による公共交通網の構築

海津市には複数の交通手段が存在します。駅などの交通結節点では乗り換えが発生しますが、利用者の負担軽減を図ることにより、交通事業者同士が連携し、より一層の円滑化を図ります。

海津市は、日常生活において市外への移動が多いという特徴があります。移動手段の確保において、市町境はもちろんのこと、県境の垣根を越えた連携を図ります。

公共交通の施策内容は、あらゆる政策に影響を与えます。そのため、交通政策部署以外にも、関係する分野の部署とも積極的に連携し、公共交通の充実による関係施策の円滑な遂行を図ります。

さらに、行政機関や交通事業者だけでなく、地元企業とも連携を図り、官と民が連携して公共交通網をつくっていきます。

目標Ⅱ 複数事業者、複数自治体、複数部局が一体となった取組みの実施

数値目標Ⅱ-1 交通結節点での乗換の待ち時間

数値目標Ⅱ-2 イベント実施時のシャトルバスの数

数値目標Ⅱ-3 福祉的交通の実施事例数

基本方針Ⅲ 住民が主体的に参画するための仕組みの構築

便利な公共交通網をつくるためには、市民の協力が必要不可欠です。市民が積極的に、社会的に望ましい交通手段を選択できるようにするために、様々な環境整備を実施していきます。

また、市民自らが移動手段をつくり出せるようにするため、行政が支援できる仕組みを考えていきます。

目標Ⅲ 住民が主体的に公共交通に係るための取組みの実施

数値目標Ⅲ-1 運転免許証自主返納者数

数値目標Ⅲ-2 住民主体の移動サービスの実施事例数

5.5. 海津市が目指す公共交通の姿

5.5.1 海津市公共交通の役割分担

海津市の公共交通は、これまで「誰もが使いやすい」公共交通を目指してきましたが、結果として「誰もが使いにくい」公共交通となってしまう側面もありました。この点を踏まえ、「利用者数が多くてあらゆる目的で利用できる、不特定多数が便利な交通手段【汎化交通】」と「特定の目的・対象者にとって便利な交通手段【特化交通】」に分類し、それぞれの特性に応じた交通手段の提供を図ります。

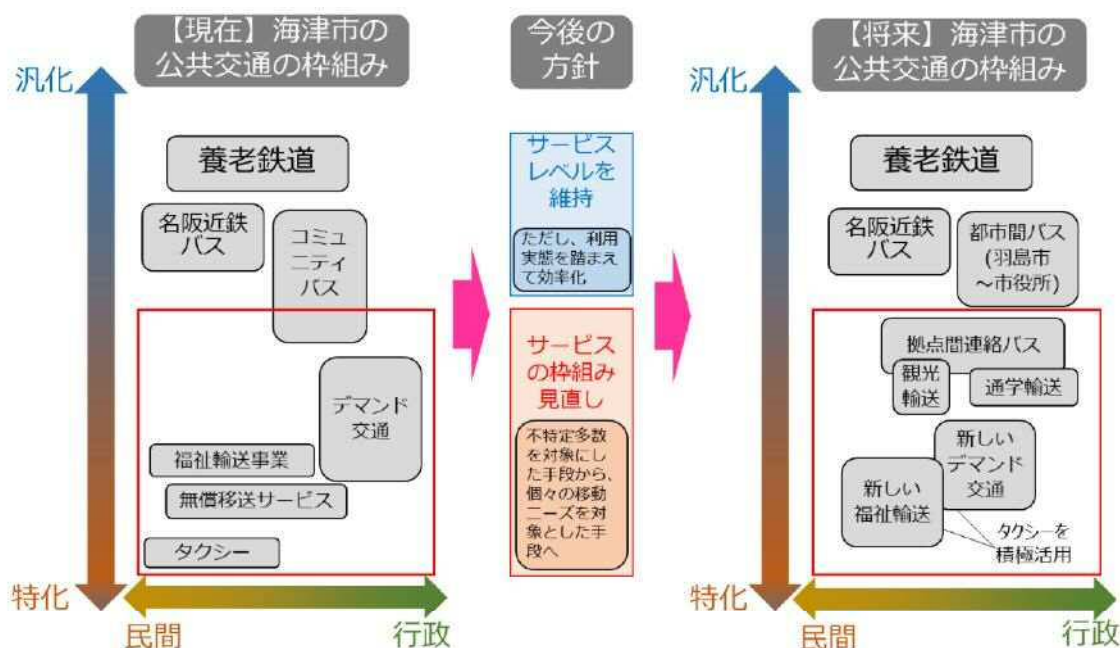


図 5-2 海津市公共交通の今後の考え方

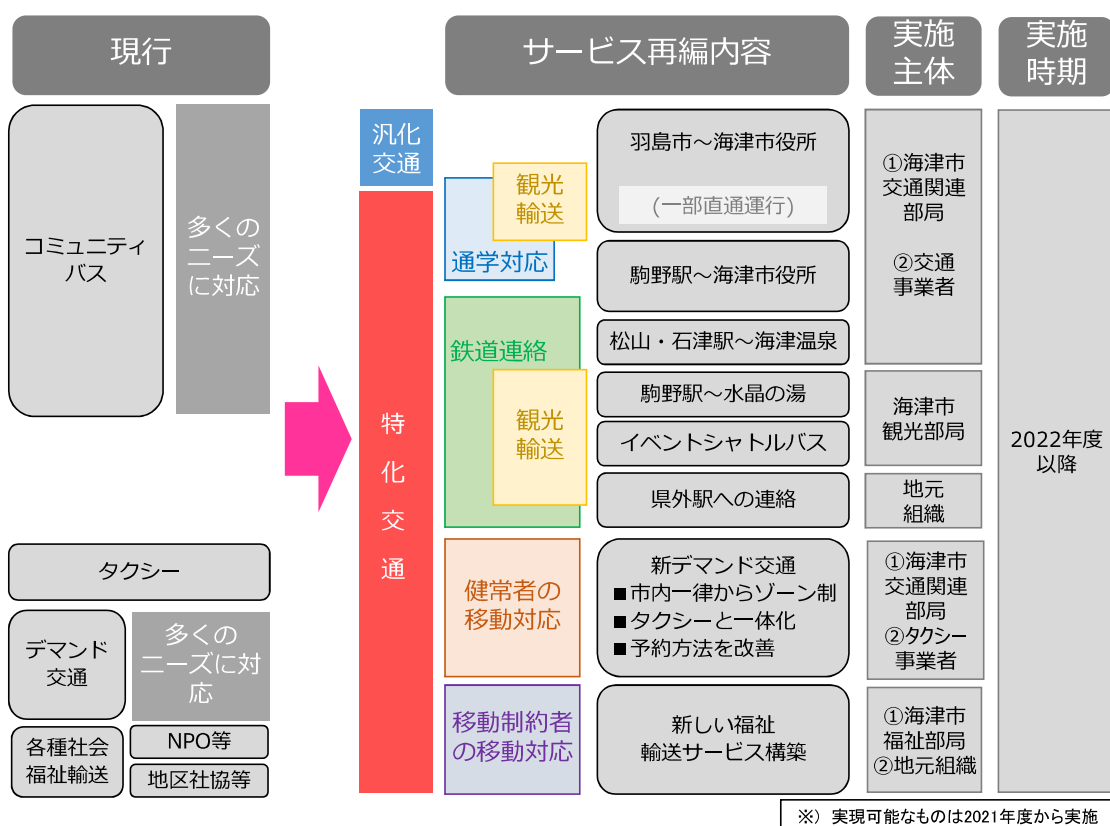
5.5.2 汎化交通の考え方

海津市と大垣市・養老町・桑名市を結ぶ養老鉄道、海津市と大垣市・養老町を結ぶ名阪近鉄バス海津線、海津市と羽島市とを結ぶコミュニティバス海津羽島線は、利用者数も多く、日常の通学・通院・買い物にとどまらず、あらゆる目的に対応できます。そのため、高頻度の運行を確保し、市民の日常移動のみならず、市外からも利用しやすい交通機関を目指します。

5.5.3 特化交通の考え方

海津羽島線を除くコミュニティバスについては、利用者数が少ないことから、通学対応、鉄道連絡対応等、利用対象を明確化します。

また、鉄道、定時定路線バス以外の交通手段としては、現在はデマンド交通、タクシー、各種福祉輸送がありますが、個々の手段の役割を精査し、利用対象者を明確化した、あらたなサービスシステムの構築を図ります。具体的には、現状のデマンド交通を「(交通空白地域の) 健常者の移動対応」、「移動制約者※)の移動対応」に分類し、それぞれ現行のタクシー、各種福祉輸送と一体化したシステムの確立を図ります。そのため、関係者協議を踏まえ、計画期間の3年目である令和4年からの実現を目指します。



※) 移動制約者とは、一人では公共交通を利用できない人のこと。例えば、歩行がほとんどできない人、歩行可能範囲が100～200m程度の人、交通車両内で長く立ってられない人、バランスを崩しやすい人等が該当。

図 5-3 特化交通の基本的な考え方

5.5.4 海津市の公共交通網

汎化交通及び特化交通を軸にした、海津市の公共交通網のあり方を、次ページに示します。

6. 目標を達成するために行う事業

5. 計画の基本的な方針と目標で設定した目標を達成するために実施する事業を、以下のとおり設定します。

目標Ⅰ

各交通機関の利便性、効率性及び満足度向上

- 【事業Ⅰ－１】養老鉄道の運行
- 【事業Ⅰ－２】都市間連絡バスの運行
- 【事業Ⅰ－３】拠点間連絡バスの運行
- 【事業Ⅰ－４】通勤・通学対応バスの運行
- 【事業Ⅰ－５】定時定路線バスの再構築
- 【事業Ⅰ－６】デマンド交通の適正な見直し
- 【事業Ⅰ－７】定時定路線バスデータの GTFS 化
- 【事業Ⅰ－８】公共交通利用ガイド作成
- 【事業Ⅰ－９】公共交通ポータルサイト構築

目標Ⅱ

複数事業者、複数自治体、複数部署が一体となった取組みの実施

- 【事業Ⅱ－１】交通結節点の各種施設等充実
- 【事業Ⅱ－２】駅における駐車場の整備
- 【事業Ⅱ－３】レンタサイクルの推進
- 【事業Ⅱ－４】桑名市や愛西市と連携した移動手段の実現
- 【事業Ⅱ－５】バス等運転手の採用支援
- 【事業Ⅱ－６】観光部署によるイベント開催時のシャトルバス運行
- 【事業Ⅱ－７】水晶の湯送迎バスの駒野駅延伸
- 【事業Ⅱ－８】福祉部署と一体となった移動制約者向けのサービス実施
- 【事業Ⅱ－９】運賃以外の収入源の確保

目標Ⅲ

住民が主体的に公共交通に関わるための取組みの実施

- 【事業Ⅲ－１】公共交通関連イベントの実施
- 【事業Ⅲ－２】運転免許証自主返納の促進
- 【事業Ⅲ－３】公共交通出前講座の実施
- 【事業Ⅲ－４】住民主体移動サービスへの支援

また、事業は内容により以下の４つに分類します。

- ① 直接運行に係る事業
- ② 運行形態を変更・改変するための事業
- ③ 市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業
- ④ 他事業の実効性を高めるための事業

6.1. 目標Ⅰを達成するために行う事業

【事業Ⅰ－１】養老鉄道の運行

【事業分類：直接運行に係る事業】

【事業主体：養老鉄道】

養老線交通圏地域公共交通網形成計画に基づき、継続運行します。

【事業Ⅰ－２】都市間連絡バスの運行

【事業分類：直接運行に係る事業】

【事業主体：名阪近鉄バス、海津市交通部署、交通事業者(コミュニティバス)】

現在運行中の、海津市と他都市とを結ぶ定時定期路線バス（名阪近鉄バス海津線及びコミュニティバス海津羽島線）について、以下のとおり継続運行します。

ただし、詳細の経路については、定時定期路線バスの再構築により、見直しを実施します。 【事業Ⅰ－５参照】

表 6-1 都市間連絡バスの概要

運行区間	サービス水準
【名阪近鉄バス海津線】 大垣駅前(大垣市)～今尾・海津市役所	終日、毎日約 1 時間毎に運行 (大垣駅前～今尾間) ※) 区間毎の運行本数は適宜見直し
【コミュニティバス海津羽島線】 岐阜羽島駅(羽島市)～今尾・海津市役所 ※) 一部海津温泉まで直通運転	終日、毎日約 1～2 時間毎に運行

【事業Ⅰ－３】拠点間連絡バスの運行

【事業分類：直接運行に係る事業】

【事業主体：海津市交通部署、交通事業者】

利用の少ないコミュニティバス南幹線の再編を実施し、通学等の利用が見込める時間帯を中心に、養老鉄道とのダイヤ連携を図りながら、養老鉄道駅（駒野駅・石津駅）と揖斐川左岸地域とで運行します。なお、将来的には車両の小型化（定員 10 人程度）を図ります。 【事業Ⅰ－５参照】

表 6-2 拠点間連絡バスの概要

運行区間	サービス水準	備考
駒野駅～海津市役所	終日約 2 時間毎に運行	海津羽島線との直通運行を検討
石津駅(一部松山)～海津温泉	通勤・通学時間帯、海津温泉利用時間帯に運行	—

【事業Ⅰ－４】通勤・通学対応バスの運行

[事業分類：直接運行に係る事業]

[事業主体：海津市交通部署、輪之内町、交通事業者(コミュニティバス)、名阪近鉄バス]

主として海津明誠高校（最寄りバス停：馬目西方・海津明誠高校口）への通学対応として、従来通りバスを運行します。

表 6-3 通学対応バスの概要

運行区間	現在の運行体制
輪之内町方面～今尾	輪之内町コミュニティバス南北線として運行 コミバス今尾で海津羽島線、下記のお千代保稲荷線と接続
羽島市大須方面～海津市役所	コミュニティバスお千代保稲荷線として運行
駒野駅～海津市役所	コミュニティバス南幹線として運行

【事業Ⅰ－５】定時定路線バスの再構築

〔事業分類：運行形態を変更・改変するための事業〕

〔事業主体：海津市交通部署、名阪近鉄バス、交通事業者(コミュニティバス)〕

コミュニティバス海津羽島線については、海津市役所以南の利用が少ないことから、以下の方向で見直しを行います。

- 拠点間連絡バスとしての石津駅（一部松山）～海津温泉間、温泉・観光利用を目的とした海津羽島線海津温泉発着便に２分割します。その際、海津温泉を乗り換え拠点とし、路線間の乗り継ぎ割引を実施します。
- 西小島経由便については、中間バス停の利用が少ないことから、デマンド交通による代替とします。

海津明誠高校への通学需要を除いて利用の比較的少ないコミュニティバス南幹線については、以下の方向で見直しを行います。

- 拠点間連絡バスとしての駒野駅～高須（海津市役所）間、石津駅（一部松山）～海津温泉間、温泉・観光利用を目的とした海津羽島線海津温泉発着便に３分割します。その際、高須（海津市役所）、海津温泉を乗り換え拠点とし、路線間の乗り継ぎ割引を実施します。
- 南幹線の駒野駅～水晶の湯間は、現在運行している水晶の湯の送迎バスで対応します。 【事業Ⅰ－７参照】

なお、名阪近鉄バス海津線及びコミュニティバスと海津羽島線の今尾(平田支所)における結節については、今後関係者協議を実施し、具体的な方策を決定します。

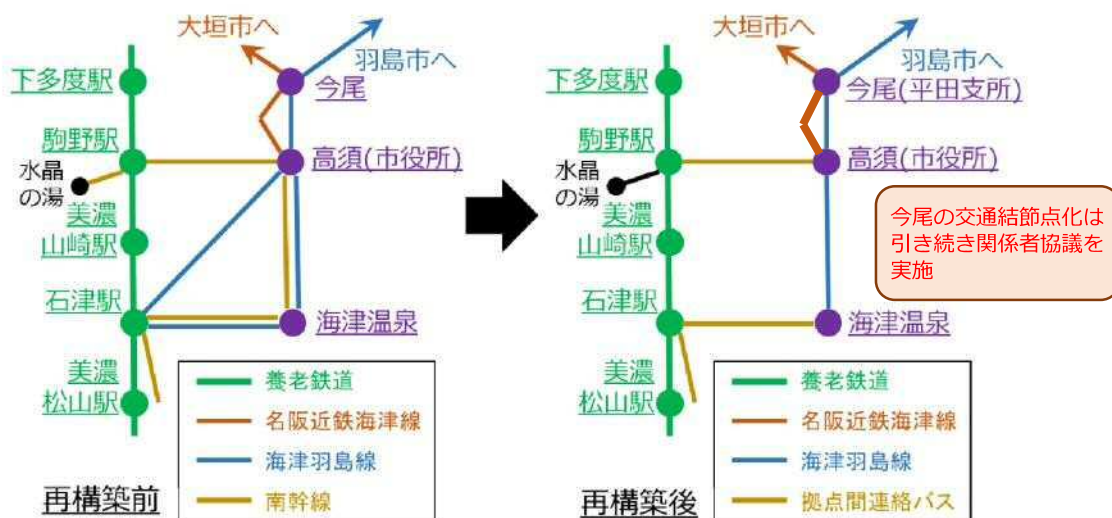


図 6-1 定時定路線バス再構築のイメージ

【事業Ⅰ－6】デマンド交通の適正な見直し

[事業分類：運行形態を変更・改変するための事業、直接運行に係る事業]

[事業主体：海津市交通部署、交通事業者]

現行のデマンド交通は、以下の5つの問題を抱えています。

- ① 予約が取りづらい
- ② 1回当たりの運行距離が長い（①の要因）
- ③ 税金による負担額が大きい（②の結果）
- ④ 増車のための運転手確保が困難（③の結果、①の要因）
- ⑤ 電話予約オペレータの負担が大きい（①の結果）

また、海津市内のタクシーは、以下の問題を抱えています。

- ⑥ タクシーの両数が少ない（市内営業所の合計車両数：7両）

このような状況を踏まえて、健常者を対象とし、鉄道や定時定路線バスで賄うことのできない需要に対して、デマンド交通とタクシーが一体となった「新デマンド交通」を実現します。なお、現在デマンド交通を利用している移動制約者については、後述の移動制約者向け福祉輸送サービスで対応することとします。

【事業Ⅱ－8参照】

また、交通体系の見直しについては、利用実態や移動対応の状況を踏まえて、特化交通のあり方や利用対象の分類について、海津市公共交通専門部会にて2年間（令和2年度～3年度）協議し、令和4年度から新しい枠組みによる実施を目指します。

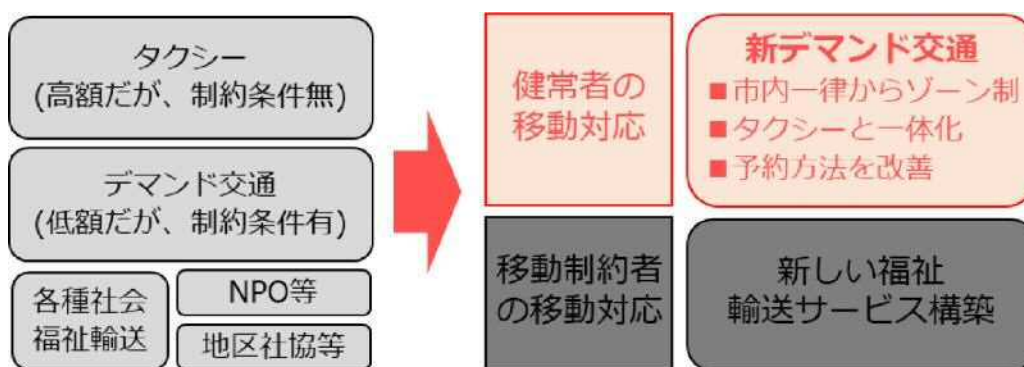


図 6-2 交通体系の見直しのイメージ

(1) ゾーン制を軸にした運賃制度の改定

現在のデマンド交通が抱える諸問題解決を目的として、運賃制度の見直しを実施します。具体的な方針は、以下のとおりです。

- 市内を 4 ゾーンに分け、ゾーン内とゾーンをまたぐ運賃を差別化します。このことにより、「③税金による負担額が大きい」問題の解決を図ります。また、「② 1 回当たりの運行距離が長い」問題についても、解決を図ります。
- デマンド交通の利点は、乗降場所間を自由に設定できる点にあります。運賃に対して利用者が得られる便益が比較的大きい点を踏まえ、高い定期券（パスポート）の利用条件の見直し（乗車回数の制限を設ける等）を行い、「③税金による負担額が大きい」問題の解決を図ります。
- 適正な運賃設定による増収分により、デマンド交通の運転手を確保し、「④増車のための運転手確保が困難」である問題、「①予約が取りづらい」問題の解決を図ります。

なお、運賃制度の改定については、諸問題が既に顕在化している点を踏まえて、令和2年度～令和3年度（計画期間の1年目～2年目）に実施します。

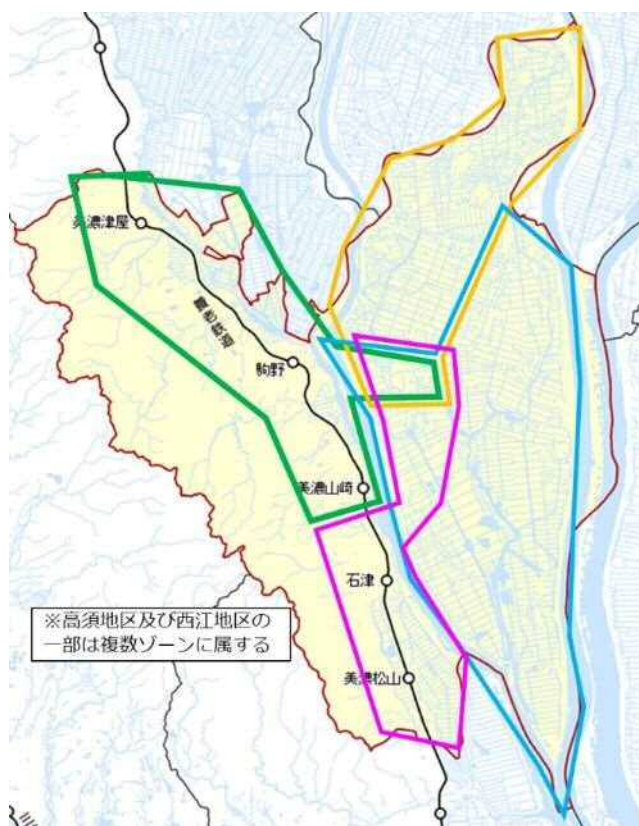


図 6-3 デマンド交通ゾーニングのイメージ

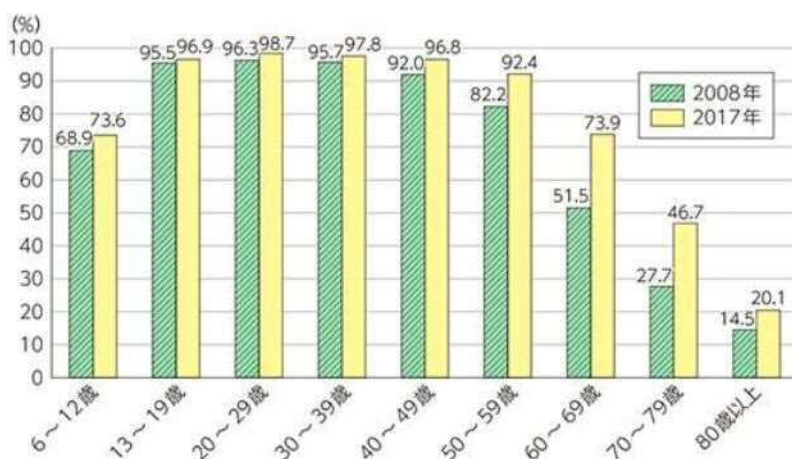
(2) タクシーとの一体化

「⑥タクシーの両数が少ない」問題に対応するため、デマンド交通用車両とタクシー車両との一体運用により、車両だけでなく、運転手も含めた効率化を実施することにより、継続的な移動手段の提供を行います。

なお、具体的なシステムについては、令和2年度～令和3年度（計画期間の1年目～2年目）に関係機関協議を実施し、令和4年度以降に実施します。運賃制度については、(1)の内容を踏襲しますが、必要に応じて改定します。

(3) インターネット予約の実施

情報通信技術（ICT）の進展により、高齢者のインターネット普及率も増加しています。この点を踏まえて、スマートフォン対応も含めたインターネット予約を実施することにより、長時間の通話時間による「⑤電話予約オペレータの負担が大きいこと」の負担軽減及び副次的に発生する「①予約が取りづらい」状態の解消を図ります。ただし、現時点ではスマートフォンを含めたインターネットを利用できない高齢者が一定数いることから、電話予約と併用して実施します。



（出典：総務省「平成30年度版 情報通信白書」）

図 6-4 年代別インターネット普及率の推移

【事業Ⅰ－７】定時定路線バスデータの GTFS 化

【事業分類：市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業】

【事業主体：交通事業者、海津市交通部署】

海津市では、ICT の進展に対応して、コミュニティバスにおいて、バスロケーションシステムの導入（平成 29 年度）、一部経路検索サービスへの対応（平成 30 年度）を実施してきました。

一方で、「Google Map」をはじめとする一部経路検索サービスへは未対応の状況です。市外からの訪問者への認知度向上及び海津市そのものの訴求を目的に、主としてインターネット検索等の対応として、時刻等のバスデータを標準フォーマット GTFS 形式※に一元化して整備し、さらにオープンデータとして公開します。

なお、現在のバスロケーションシステムのデータについても、将来的には GTFS 形式で対応することとします。

※) GTFS(General Transit Feed Specification)形式とは、公共交通機関の時刻表とその地理的情報に使用される共通形式を定義したもの。当初は Google 社向けのフォーマットとして作成されていたが、現在はオープン化され、誰もが使用できるものとなっている。表計算ソフトでの閲覧が容易な CSV 形式を採用し、仕様がオープン化されていることから、北米・欧州を中心に海外で幅広く利用されている。



(出典：Google Maps)

図 6-5 経路検索でコミュニティバスが検索されない事例

【事業Ⅰ－８】公共交通利用ガイド作成

【事業分類：市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業】

【事業主体：海津市交通部署】

公共交通利用ガイドについては、現行の体制により、継続的に作成します。

公共交通利用ガイドの掲載内容については、後述のポータルサイトでも掲載することとします。【事業Ⅰ－９参照】



図 6-6 海津市公共交通利用ガイド

【事業Ⅰ－9】公共交通ポータルサイト構築

〔事業分類：市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業〕

〔事業主体：海津市交通部署〕

現在、海津市ウェブサイトにてコミュニティバスやデマンド交通の情報提供を行っていますが、一部利用者が混同するような情報提供がなされていることから、適切な情報を提供できるように、デザインの更新を図ります。また、コミュニティバスやデマンド交通だけでなく、養老鉄道や名阪近鉄バスの情報も提供できるようにします。

さらに、海津市公共施設ウェブサイトでは、海津市公共交通ポータルサイトへのリンクを目立つ位置に設置することにより、施設への公共交通による来訪手段の周知を図ります。



図 6-7 海津市ウェブサイトにおけるコミュニティバス情報提供の例

6.2. 目標Ⅱを達成するために行う事業

【事業Ⅱ－１】交通結節点の各種施設等充実

【事業分類：運行形態を変更・改変するための事業】

【事業主体：海津市交通部署、交通事業者】

海津市では、複数の交通手段を相互に利用しやすくするため、以下の市内の５か所及び市外の２か所を交通結節点として設定します。市外の交通結節点については、関係自治体と協力し、交通結節点としての機能向上を図ります。

表 6-4 海津市の交通結節点

交通結節点	対象交通機関	整備の方向性
今尾または平田支所	都市間連絡バス、通学対応バス、デマンド交通（タクシー含む）	必要に応じて定時定路線バスの折り返し・乗り入れ設備の実施
海津市役所	都市間連絡バス、拠点間連絡バス、デマンド交通（タクシー含む）	必要に応じて海津市役所駐車場のレイアウトを変更
海津温泉	都市間連絡バス、拠点間連絡バス、デマンド交通	特に無し
駒野駅	養老鉄道、拠点間連絡バス、デマンド交通（タクシー含む）	特に無し
石津駅	養老鉄道、拠点間連絡バス、デマンド交通（タクシー含む）	特に無し
岐阜羽島駅 （羽島市）	JR 東海道新幹線、名鉄羽島線、名阪近鉄バス、羽島市コミュニティバス、タクシー等	羽島市にて JR 岐阜羽島駅前広場を改善
大須 （羽島市）	羽島市コミュニティバス、タクシー等	特に無し

交通結節点においては、以下の対応を実施します。

- 交通結節点の整備・改良
- 相互のダイヤ調整
通常時のダイヤ接続だけでなく、異常時の相互の連絡体制も整備します。
- 乗換先交通機関の案内充実
乗車位置図、路線図、時刻表、予約先・連絡先の情報提供を行います。

【事業Ⅱ－２】駅における駐車場の整備

[事業分類：市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業]

[事業主体：海津市交通部署]

養老線交通圏地域公共交通網形成計画に基づき、継続してパークアンドライド用の駐車場の確保に努めます。

【事業Ⅱ－３】レンタサイクルの推進

[事業分類：市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業]

[事業主体：海津市観光部署、養老鉄道]

養老線交通圏地域公共交通網形成計画に基づき、養老鉄道を利用して海津市へ観光目的で訪問する利用者に対して、継続してレンタサイクルを実施します。

【事業Ⅱ－４】桑名市や愛西市と連携した移動手段の実現

[事業分類：運行形態を変更・改変するための事業、直接運行に係る事業]

[事業主体：海津市交通部署、桑名市、愛西市、地元組織]

三重県や愛知県に隣接する西江・大江・東江・吉里・海西の各地区では、日常生活において、県外自治体の駅・各施設への移動手段に対する高いニーズがあります。特に、以下の鉄道駅へのニーズがあります。しかし、これらの地域は住居が低密度に分布しており、十分な利用者数を見込めない可能性があります。

多度駅、長島駅（三重県）

勝幡駅・津島駅・森上駅・国府宮駅、稲沢駅、弥富駅（愛知県）

一方で、桑名市のコミュニティバスは、県境（油島大橋付近）まで運行しています。桑名市をはじめとして、愛西市とも連携を図ることを目的とし、移動手段確保のための協議を実施します。

なお、移動手段の確保においては、地域住民が運行に積極的に参画することを前提とします。 **【事業Ⅲ－４ 参照】**

【事業Ⅱ－５】バス等運転手の採用支援

〔事業分類：他事業の実効性を高めるための事業〕

〔事業主体：海津市交通部署、交通事業者〕

従来、バスやタクシー等の交通手段の運転手確保は交通事業者だけの役割でしたが、行政も積極的に運転手募集のための情報提供を実施することにより、深刻化する運転手不足の解消を図ります。

交通事業者は、引き続き大型二種免許取得のための各種支援を実施します。

【事業Ⅱ－６】観光部署によるイベント開催時のシャトルバス運行

〔事業分類：直接運行に係る事業〕

〔事業主体：イベント実施主体〕

現在、イベント開催時に運行しているシャトルバスの運行をさらに拡大します。

運 行 実 績：ひがん花祭り（津屋川堤防）、さくら祭り（平田公園） 今後想定される運行：海津市産業感謝祭、海津市夏祭り等

【事業Ⅱ－７】水晶の湯送迎バスの駒野駅延伸

〔事業分類：直接運行に係る事業〕

〔事業主体：海津市観光部署〕

水晶の湯に乗り入れているコミュニティバス南幹線の代替として、麓の月見の森駐車場発着の送迎バスを、養老鉄道のダイヤに合わせて駒野駅まで延伸し、併せて養老鉄道利用による水晶の湯来訪者の利便性向上を図ります。

【事業Ⅱ－８】福祉部署と一体となった移動制約者向けのサービス実施

〔事業分類：運行形態を変更・改変するための事業、直接運行に係る事業〕

〔事業主体：海津市福祉部署、海津市交通部署、地元組織〕

現在のデマンド交通利用者の内、身体的制約の大きい市民（移動制約者）に対して、NPO 法人まごの手クラブで実施している身体障がい者向け移送サービスや、住民の自主組織にて実施している高齢者向け移送サービスを拡充します。

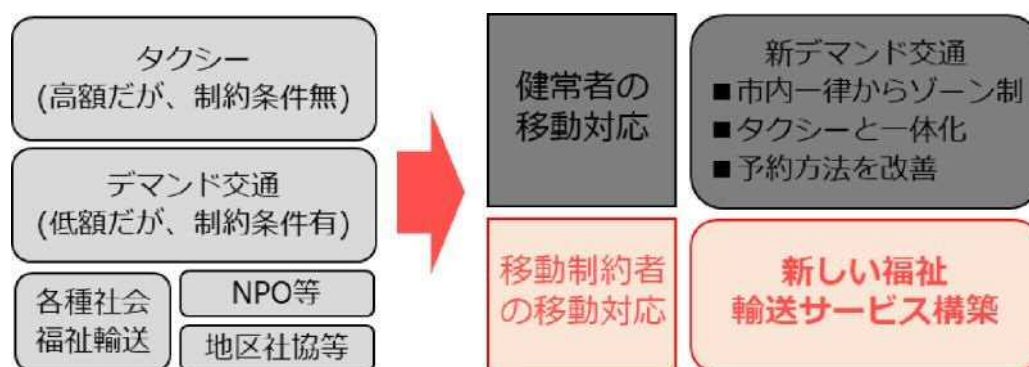


図 6-8 交通体系の見直しのイメージ（再掲）

事業の枠組みについては、後述する海津市地域公共交通会議の下部組織である海津市公共交通専門部会にて、福祉部署及び交通部署が主体となって2年間（令和2年度～3年度）協議し、令和4年度から新しい枠組みによる実施を目指します。

なお、移動手段の確保については、地域住民が主体となって実施することを原則とします。【事業Ⅲ－４参照】

【事業Ⅱ－９】運賃以外の収入源の確保

〔事業分類：他事業の実効性を高めるための事業〕

〔事業主体：交通事業者、海津市交通部署〕

コミュニティバス及びデマンド交通の収支率が低い現状を踏まえ、運賃以外の収入源として、沿線企業・店舗から協賛金を募り、車体に広告の掲載を実施します。

また、バス停名のネーミングライツについて、関係機関と協議します。

6.3. 目標Ⅲを達成するために行う事業

【事業Ⅲ－１】公共交通関連イベントの実施

【事業分類：市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業】

【事業主体：海津市交通部署、養老鉄道、名阪近鉄バス、岐阜県、岐阜運輸支局、海津市教育委員会】

養老線交通圏地域公共交通網形成計画の策定を契機として、海津市をはじめとする沿線自治体においては、養老鉄道活性化のために様々なイベントを実施してきました。今後は鉄道に加え、バスに関するイベントも実施することにより、海津市民の公共交通の認知度向上を図ります。

イベントの実施例としては、以下のようなものが考えられます。

- バスの乗り方教室実施（若年層向け、親子向け、高齢者向け等）
- 幼児が描いた電車・バスの絵を車内に展示
- 公共交通利用啓発のためのシンポジウム開催



図 6-9 養老鉄道のイベント実施事例

【事業Ⅲ－２】運転免許証自主返納の促進

【事業分類：市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業】

【事業主体：海津市交通部署、岐阜県警察本部】

65 歳以上の海津市民を対象として実施中の高齢者免許証自主返納事業について、継続して実施します。令和2年1月時点での支援内容は、以下のものがあります（いずれか1つ）。

- コミュニティバス回数券（5,000 円）の交付
- 養老線1日フリーきっぷ（4,500 円）の交付
及びコミュニティバス回数券（500 円）の交付
- 名阪近鉄バスセット回数券（5,000 円）の交付
- 養老鉄道マイレールチケット21（5,000 円）の交付
- デマンド交通の運賃半額

なお、警察署の運転免許証返納と同時に、海津市公共交通利用ガイドを配布します。

【事業Ⅰ－８参照】

また、高齢者免許証自主返納事業については、海津市公共交通ウェブサイトにおいても情報提供します。 【事業Ⅰ－９参照】

【事業Ⅲ－３】公共交通出前講座の実施

【事業分類：市民や来訪者の公共交通利用を促すための事業】

【事業主体：海津市交通部署】

海津市で若年層を対象としてまちづくり出前講座の一環として、公共交通を題材にして実施することにより、海津市民の公共交通の認知度向上を図ります。また、タウンミーティングを実施していきます。

出前講座の題材は、以下のようなものが考えられます。題材は、モビリティ・マネジメント[※]の観点で設定します。

- 地域（海津市）の公共交通
- 中学生の進路説明会におけるバス通学に関する情報提供
- 運転免許証自主返納について 【事業Ⅲ－２参照】
- 地球温暖化と交通の関連

※）モビリティ・マネジメントとは、1 人のモビリティ（移動）が社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

【事業Ⅲ－４】住民主体移動サービスへの支援

【事業分類：他事業の実効性を高めるための事業】

【事業主体：海津市関係部署、地元組織】

現在、海津市では市民が持つアイデアやノウハウを公共的課題の解決や地域の活性化に生かし、より市民ニーズに合った公共サービスを提供するため、様々な団体と市とが協力し合いながらより良いまちづくりを目指すため、平成 24 年度より「かいづ夢づくり協働事業」を実施しています。

「かいづ夢づくり協働事業」を活用して、市民からの企画提案を促し、その支援を行います。

課題やテーマとしては、以下のものが考えられます。

- 桑名市方面（多度駅、長島駅等）、愛西市・津島市方面（勝幡駅、津島駅等）への日常生活移動手段の確保 【事業Ⅱ－４参照】
- 高齢者、身体障がい者の日常生活移動手段の確保 【事業Ⅱ－８参照】

企画提案の中には、運行方式だけでなく、定期的に利用状況を検証し、需要を把握する方法も含まれます。

7. 計画の達成状況の評価

7.1. 計画全体の進捗管理

本計画で定めた目標に向けて事業が適切な進行が行われているかを把握するために、PDCA サイクル（計画→実施→評価→改善）に基づいた進捗管理を行います。計画期間が7年間と長いことから、4年目にあたる令和5年度に本計画の中間見直しを行います。

なお、バスの運行に係る事業については、利便性が大きく影響することから、乗降調査などにより利用状況を毎年確認し、社会情勢及び地域事情の変化に応じて、より利便性の高いサービスを提供できるようにします。



図 7-1 計画全体の進捗管理

7.2. 目標達成状況の評価

本計画の基本方針を実現するため、3つの目標に対応した評価手法を設定します。

なお、目標値については、令和5年度末に中間見直しを行い、社会情勢及び地域事情の変化に応じて時点修正を行います。

平成30年度の海津市の全ての公共交通利用者は約60万人ですが、人口減少などを踏まえて、令和7年度における全ての公共交通利用者の目標を、年間53万人とします。

表 7-1 数値目標

評価指標	現況値(平成30年度)	目標値(令和7年度)
目標Ⅰ 各交通機関の利便性、効率性及び満足度向上		
養老鉄道利用者数※1)	463,988人	394,000人
都市間連絡バス利用者数※2)※3)	70,672人	70,000人
その他公共交通利用者数※4)	67,461人	66,000人
拠点間連絡バス※3)	35,563人	33,000人
デマンド交通	20,555人	22,000人※5)
福祉移送サービス等	3,164人	11,000人
その他	8,179人	
市民1人あたりの財政支出額※6)	6,653円/人	7,500円/人
公共交通利用者※6)	381円/人	430円/人
1人あたりの財政支出額		
海津市公共交通全体の満足度 (不満・やや不満と回答した割合)	50%	30%
目標Ⅱ 複数事業者、複数自治体、複数部局が一体となった取組みの実施		
交通結節点での乗換の待ち時間	—	指定のケースにおいて 20分以内
イベント実施時の シャトルバスの数	2つのイベント	5つのイベント
福祉的交通の実施事例数	3事例	6事例
目標Ⅲ 住民が主体的に公共交通に係るための取組みの実施		
運転免許自主返納者数	73人	80人
住民主体の移動サービスの組織数	2つの組織	6つの組織

※1) 養老線交通圏地域公共交通網形成計画の考え方に基づき、平成28年度の0.85倍程度の利用を見込み、市内5駅の乗降者数を2で割った値を目標値として設定

※2) 人口減少下においても現状の利用者数を維持することを前提として設定

※3) コミュニティバス利用者数の現況値の内、海津羽島線海津市役所以北の利用及びお千代保稲荷線は「都市間連絡バス」として計上し、その他の利用者数を「拠点間連絡バス」として計上

※4) 都市間連絡バスを除く全ての自動車（バス、タクシー、その他福祉移送サービス等）による公共交通利用者を対象、通学利用の減少と高齢者利用の増加を見込んで設定

※5) 「新デマンド交通」と「新しい福祉輸送サービス」の合計値

※6) 人口減少下においても同程度の財政負担を行うことを想定

7.3. 運行事業の評価

海津市交通部署が主体となる交通機関（コミュニティバス、デマンド交通）については、毎日の乗降調査結果を基に毎年評価を行います。

評価項目は、以下の通りです。なお、具体的な目標数値については、地域状況に応じて毎年設定します。

表 7-2 運行事業の評価項目

コミュニティバス評価項目	デマンド交通評価項目
➤ 路線別・区間別の利用者数	➤ 年間利用者数
➤ 時間帯別の利用者数	➤ 1 運行あたりの距離
➤ 1 便あたりの利用者数	➤ 1 運行あたりの乗合率
➤ 運賃支払い別の利用者数	➤ ゾーン間別利用者数
➤ 行政による負担額	➤ 行政による負担額
➤ 収支率	➤ 収支率

8. 計画の実施体制

8.1. 組織体制

本計画で定めた目標の達成に向けた事業の実施については、交通事業者、行政、その他関係者がそれぞれ適切な役割分担により実施します。本計画の進捗管理（計画の作成・評価・改善方策の設定）については、各関係者で構成される「海津市地域公共交通会議」にて実施します。

交通以外の施策との連携をより強化するために、「海津市地域公共交通会議」の下部組織として「海津市公共交通専門部会」を設置し、交通関係部署の他、総合政策・福祉・観光・教育の各部署間で政策の擦り合わせを実施します。個別の議題について議論する場合は、必要に応じて、専門部会内に小部会を設置します。

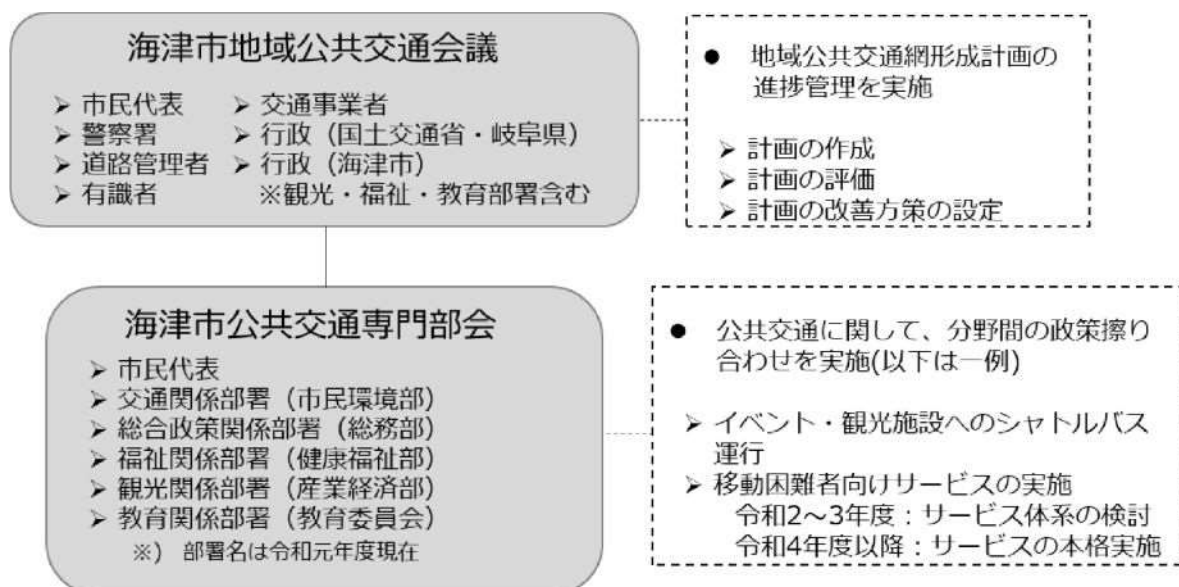


図 8-1 海津市公共交通に係る組織体制

8.2. 計画期間内のスケジュール

8.2.1.年度ごとの実施スケジュール

事業の年度ごとの実施内容は、以下の通りです。

なお、令和5年度末に中間見直しを実施し、事業の時点見直しを行います。

表 8-1 事業の実施スケジュール（その1）

			令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	実施主体
【目標Ⅰ】各交通機関の利便性、効率性及び満足度向上										
事業 Ⅰ-1	養老鉄道の運行					継続運行				養老鉄道
事業 Ⅰ-2	都市間連絡バスの運行					継続運行				名阪近鉄バス、 海津市交通部署、 交通事業者(コミュニティバス)
事業 Ⅰ-3	拠点間連絡バスの運行		従来形態で 運行			継続運行				海津市交通部署、 交通事業者
事業 Ⅰ-4	通勤・通学対応バスの運行					継続運行				海津市交通部署、 輪之内町、 交通事業者(コミュニティバス)、 名阪近鉄バス
事業 Ⅰ-5	定時定路線バスの再構築		再編 検討	各種 手続						海津市交通部署、 名阪近鉄バス、 交通事業者(コミュニティバス)
事業 Ⅰ-6	デマンド交通の 適正な見直し	ゾーン制を軸にした 制度の改定	関係機関協議							海津市交通部署、 交通事業者
		タクシーとの一体化	関係機関協議							
		運賃制度の改定	見直し							
		デマンド交通の運行	従来形態で運行		社会 実験		本格運行			
		インターネット予約 の実施				導入実施				
事業 Ⅰ-7	定時定路線バスデータのGTFS化		データ 作成				時点修正			交通事業者、 海津市交通部署
事業 Ⅰ-8	公共交通利用ガイド作成		従来 形態	改訂版 作成			時点修正			海津市交通部署
事業 Ⅰ-9	公共交通ポータルサイト構築		サイト構築				時点修正			海津市交通部署

表 8-2 事業の実施スケジュール（その2）

			令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	実施主体
【目標Ⅱ】複数事業者、複数自治体、複数部局が一体となった取組みの実施										
事業 Ⅱ－１	交通結節点の 各種施設等充実	交通結節点の充実	各種工事実施							海津市交通部署、 交通事業者
		相互のダイヤの調整				継続実施			海津市交通部署、 交通事業者	
		乗換交通機関の 案内充実	案内情報作成				時点修正		海津市交通部署、 交通事業者	
事業 Ⅱ－２	駅における駐車場の整備		駐車場の増設				継続実施			海津市交通部署
事業 Ⅱ－３	レンタサイクルの推進		サービス拡充				継続実施			海津市交通部署、 養老鉄道
事業 Ⅱ－４	桑名市や愛西市と連携した 移動手段の実現	桑名市	関係機関協議	社会 実験			本格実施			海津市交通部署、 桑名市、 地元組織
		愛西市		関係機関協議		社会 実験	本格実施			海津市交通部署、 愛西市、 地元組織
事業 Ⅱ－５	バス等運転手の採用支援					継続実施				海津市交通部署、 交通事業者
事業 Ⅱ－６	観光部署によるイベント開催時のシャトル バス運行					継続実施				イベント実施主体
事業 Ⅱ－７	水晶の湯送迎バスの駒野駅延伸		内容 検討			本格実施				海津市観光部署
事業 Ⅱ－８	福祉部署と一体となった 移動制約者向けサービス実 施	サービス体系 のあり方検討	関係機関協議							海津市福祉部署、 海津市交通部署、 地元組織
		新サービスに よる実施		社会 実験		本格実施				
事業 Ⅱ－９	運賃以外の収入源の確保		内容 検討			本格実施				交通事業者、 海津市交通部署
【目標Ⅲ】住民が主体的に公共交通に関わるための取組みの実施										
事業 Ⅲ－１	公共交通関連イベントの実施					継続実施				海津市交通部署、 養老鉄道、 名阪近鉄バス、 岐阜県、 岐阜運輸支局、 海津市教育委員会
事業 Ⅲ－２	運転免許証自主返納の促進					継続実施				海津市交通部署、 岐阜県警察本部
事業 Ⅲ－３	公共交通出前講座の実施		内容 検討			継続実施				海津市交通部署
事業 Ⅲ－４	住民主体移動サービスへの支援		仕組みの検討			本格実施				海津市関係部署、 地元組織

8.2.2.年間の実施スケジュール

計画推進のための年間標準スケジュールを、以下に示します。

なお、運行計画の変更については、10月初旬、3月下旬に実施することが多いですが、養老鉄道、名古屋鉄道、名阪近鉄バス等のダイヤ改正に合わせて、適宜実施します。

表 8-3 計画推進のための年間標準スケジュール

事業	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
コミュニティバス乗降調査				毎日のデータを取得								
コミュニティバス等の評価			▲	分析				分析		▲		
コミュニティバス 運行計画等の変更			▲	計画認定申請			▲	評価から1年以内を 目途に改善				▲
確保維持改善事業の計画			▲			▲	計画認定					
各事業の進捗確認			▲							▲		
地域公共交通会議開催			▲							▲		